Public Works and Government Services Canada | Travaux publics et Services gouvernementaux Canada

RETURN BIDS TO:
RETOURNER LES SOUMISSIONS À:

Bid Receiving - PWGSC / Réception des soumissions - TPSGC
Place Bonaventure, portail Sud-Est
Place Bonaventure,Portal South-Eas
800, rue de La Gauchetière Ouest
800 de La Gauchetière Street West
Bureau 7300 / Suite 7300
Montréal
Québec
H5A 1L6

SOLICITATION AMENDMENT
MODIFICATION DE L'INVITATION

The referenced document is hereby revised; unless otherwise indicated, all other terms and conditions of the Solicitation remain the same.

Ce document est par la présente révisé; sauf indication contraire, les modalités de l'invitation demeurent les mêmes.

Comments - Commentaires

Vendor/Firm Name and Address
Raison sociale et adresse du fournisseur/de l'entrepreneur

Issuing Office - Bureau de distribution

TPSGC/PWGSC
Place Bonaventure, portail Sud-Est
Place Bonaventure,Portal S. E.
800, rue de La Gauchetière Ouest
800 de La Gauchetière Street West
Bureau 7300/Suite 7300
Montréal
Québec
H5A 1L6

Title - Sujet CCGS QC 1200 VESSELS	
Solicitation No. - N° de l'invitation F7049-140458/A	**Amendment No. - N° modif.** 002
Client Reference No. - N° de référence du client F7049-14-0458	**Date** 2015-10-29
GETS Reference No. - N° de référence de SEAG PW-$MTE-150-13436	
File No. - N° de dossier MTE-5-38156 (150)	**CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME**
Solicitation Closes - L'invitation prend fin **at - à 02:00 PM** **on - le 2015-11-27**	**Time Zone** **Fuseau horaire** Heure Normale du l'Est HNE
F.O.B. - F.A.B. **Plant-Usine:** ☐ **Destination:** ☑ **Other-Autre:** ☐	
Address Enquiries to: - Adresser toutes questions à: Giguère, Réjean	**Buyer Id - Id de l'acheteur** mte150
Telephone No. - N° de téléphone (514) 496-3346 ( )	**FAX No. - N° de FAX** ( ) -
Destination - of Goods, Services, and Construction: **Destination - des biens, services et construction:** GARDE COTIERE CANADIENNE BENOIT FILION 101, BOULEVARD CHAMPLAIN QUÉBEC (QUÉBEC) GIK 4H9	

Instructions: See Herein

Instructions: Voir aux présentes

Delivery Required - Livraison exigée	**Delivery Offered - Livraison proposée**
Vendor/Firm Name and Address **Raison sociale et adresse du fournisseur/de l'entrepreneur** **Telephone No. - N° de téléphone** **Facsimile No. - N° de télécopieur**	
Name and title of person authorized to sign on behalf of Vendor/Firm (type or print) **Nom et titre de la personne autorisée à signer au nom du fournisseur/ de l'entrepreneur (taper ou écrire en caractères d'imprimerie)** **Signature** **Date**	

Canada

L'amendement # 2 est publié afin de fournir des informations, changer les Clauses et Conditions suivantes ainsi que de répondre aux questions reçues à ce jour.

1. Article 7.2.1 : Conditions générales

SUPPRIMER : 2030 **(2014-03-01)**, Conditions générales - besoins plus complexes de biens, s'applique au contrat et en fait partie intégrante.

AJOUTER : 2040 **(2015-09-03)**, Conditions générales – recherche et développement, s'applique au contrat et en fait partie intégrante.

Les consignes 2040 **(2015-09-03)**, Conditions générales – recherche et développement sont, par la présente modifiées, de la façon suivante :

Section 30 : Licences concernant les droits de propriété intellectuelle sur les renseignements originaux et les renseignements de base :

SUPPRIMER : Les paragraphes 3a), 3b), 3c) et 4.

le droit de divulguer les renseignements originaux et de base aux tiers soumissionnant ou négociant des contrats avec le Canada, et le droit d'autoriser, par sous-licence ou autrement, tout entrepreneur engagé par le Canada à utiliser ces renseignements uniquement aux fins d'exécution de ces contrats. Le Canada exigera de ces tiers et de ces entrepreneurs qu'ils n'utilisent ou ne divulguent ces renseignements, sauf lorsque cela s'avère nécessaire pour la préparation d'une soumission, la négociation ou l'exécution des contrats;

le droit de divulguer les renseignements originaux et de base à d'autres gouvernements, aux fins d'information;

le droit de reproduire, modifier, améliorer, élaborer ou traduire les renseignements originaux et de base, ou de le faire exécuter par une personne engagée par le Canada. Le Canada, ou une personne désignée par le Canada, détiendra les droits de propriété intellectuelle associés à la reproduction, la modification, l'amélioration, l'élaboration ou la traduction;

L'entrepreneur s'engage à mettre promptement à la disposition du Canada tout renseignement de base pour les fins mentionnées ci-haut, y compris dans le cas de logiciels, le code source. La licence ne s'applique pas cependant à un logiciel faisant l'objet de conditions de licence détaillées qui sont prévues ailleurs dans le contrat. De plus, dans le cas d'un logiciel en vente libre dans le commerce, l'obligation de l'entrepreneur de mettre promptement le code source à la disposition du Canada ne

s'applique qu'à tout code source qui est sous le contrôle de l'entrepreneur ou d'un sous-traitant, ou qui peut être obtenu par l'un d'eux.

Section 22 - GARANTIE:

SUPPRIMER : Malgré l'inspection et l'acceptation des travaux par le Canada ou au nom de celui-ci et sans limiter l'application de toute autre disposition du contrat ou de toute condition, garantie ou disposition, prévue par la loi, l'entrepreneur garantit, pour une période de douze (12) mois, que les travaux seront exempts de toute défectuosité liée à la conception, aux matériaux ou à la mise en œuvre et qu'ils seront conformes aux exigences du contrat. La période de garantie commence au moment où les travaux sont acceptés par l'Autorité Technique. Toutefois, en ce qui concerne les biens du Canada qui ne sont pas fournis par l'entrepreneur, la garantie de l'entrepreneur ne vise que leur intégration adéquate aux travaux.

AJOUTER: Malgré l'inspection et l'acceptation des travaux par le Canada ou au nom de celui-ci et sans limiter l'application de toute autre disposition du contrat ou de toute condition, garantie ou disposition, prévue par la loi, l'entrepreneur garantit, pour une période de quinze (15) mois, que les travaux seront exempts de toute défectuosité liée à la conception, aux matériaux ou à la mise en œuvre et qu'ils seront conformes aux exigences du contrat. La période de garantie commence au moment où les travaux sont acceptés par l'Autorité Technique. Toutefois, en ce qui concerne les biens du Canada qui ne sont pas fournis par l'entrepreneur, la garantie de l'entrepreneur ne vise que leur intégration adéquate aux travaux.

AJOUTER : <u>Période de vérification des performances (Garantie)</u>

Suite à la mise en service du navire et l'acceptation finale du nouveau système de contrôle de propulsion, l'entrepreneur doit entamer une période de vérification du rendement de quinze (15) mois*. Au cours de cette période, il doit veiller au fonctionnement et au rendement, en plus d'effectuer tous les réglages nécessaires pour mettre à niveau le nouveau système de propulsion afin que les systèmes puissent répondre aux exigences de fonctionnement du navire établies dans l'énoncé des travaux. Pendant cette période, l'entrepreneur doit également remplacer toutes pièces défectueuses, ainsi qu'assumer tous les travaux et l'achat d'équipements supplémentaires qui pourraient être requis afin de corriger certaines anomalies dans la conception d'origine du système de contrôle.

En plus de fournir une aide à distance, l'entrepreneur doit être disposé à se rendre à bord du navire dans un délai de 48 heures pendant cette période. Une (1) visite du navire pendant la saison de déglaçage doit être incluse au cours de la période de vérification du rendement pour ajuster le fonctionnement des systèmes en fonction de la demande de pointe pendant le déglaçage. L'entrepreneur doit assumer les frais de déplacement jusqu'au port d'attache du navire (Ville de Québec), et la Garde côtière assumera tous les frais supplémentaires de déplacement afin de rejoindre le navire. En ce qui concerne la visite pendant la saison de déglaçage, l'entrepreneur doit être prêt à se rendre à bord du navire par hélicoptère et de débuter la mise à l'essai pendant que le navire fait route. Du fait que le navire se rendra dans l'Océan Arctique au cours de cette période, cette visite lors des opérations de déglaçage

pourrait être exceptionnellement longue, soit jusqu'à un maximum de sept (7) jours. Lors de cette visite précise seulement, l'hébergement et les repas seront fournis au(x) technicien(s) de l'entrepreneur directement à bord du navire, aux frais de la GCC.

*Tous les entrepreneurs doivent prévoir six (6) visites sur place d'une durée de deux jours chacune au port d'attache du navire (Ville de Québec) pendant la période de vérification du rendement. Parmi ces six (6) visites, la vérification initiale du premier mois et la visite de réglage pendant la saison de déglaçage à bord sont incluses.

2. Article 7.2.2 : Conditions générales supplémentaires

SUPPRIMER : Les conditions générales 4007 (2010-08-16), Le Canada détient les droits de propriété intellectuelle sur les renseignements originaux, s'appliquent au contrat et en font partie intégrante.

3. Toutes les soumissions financières doivent être reçues en Dollars Canadiens.

4. La date de fermeture de l'appel d'offre est reportée au 27 Novembre 2015.

5. Article 4.2.2 - Société de Classification.

Supprimer :

> Les soumissionnaires doivent fournir le nom de la société de classification qui évaluera et approuvera la conception du nouveau système de contrôle de propulsion, conformément aux lois et règlements applicables à un navire de cette classe et aux différentes exigences décrites dans l'Énoncé des Travaux (EDT), Annexe A. La société de classification choisie doit être approuvée par le bureau de la Sécurité Maritime de Transport Canada (SMTC), dans le cadre du programme de délégation des inspections obligatoires (PDIO), disponible à cette adresse Internet :
>
> https://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/srdb-cnepav-pdio-1781.htm
>
> Les soumissionnaires devront compléter l'Annexe J, Certification pour la Société de Classification, indiquant qu'ils ont conclu une entente avec une firme afin de faire vérifier et approuver les travaux.
>
> Les soumissionnaires devront inclure les coûts associés à cette exigence dans leur proposition financière.

6. Article 4.2.3 - Exigences concernant l'emploi d'un Fabricant d'Équipement d'Origine (FEO)

Supprimer: Les soumissionnaires devront inclure les coûts associés à cette exigence dans leur proposition financière.

7. RÉFÉRENCE: ÉNONCÉ DES TRAVAUX, Article 4.3, Garantie et support technique

SUPPRIMER: Le paragraphe 4.3.1

Une garantie incluant un support technique complet doit être offerte pendant une période d'un an (1) ans suivant la date de mise en service du navire et l'approbation finale du nouveau système de contrôle. Pendant cette période, l'entrepreneur doit fournir les services de techniciens qualifiés en cas de panne ou lors de tout problème opérationnel avec le nouveau système. Si nécessaire, un technicien doit pouvoir rejoindre la base de la Garde Côtière de la ville de Québec à l'intérieur d'un délai maximal de 48 heures. Cette garantie doit inclure l'expertise, la main d'oeuvre, le coût de remplacement des pièces défectueuses et tous les frais de voyagement. Si le navire se trouve dans une région autre que la Ville de Québec, la Garde Côtière assumera les frais de voyage supplémentaires qui pourraient être nécessaires afin de rejoindre le navire.
Pendant cette période d'un (1) an, l'entrepreneur doit également assumer tous les travaux et l'achat d'équipements supplémentaires qui peuvent être requis afin de corriger certaines anomalies dans la conception d'origine du système de contrôle.

SUPPRIMER: **Le paragraphe 4.3.2**

Pendant une période de cinq (5) ans suivant la date de mise en service, l'entrepreneur doit fournir une mise à jour de tous les logiciels et de toutes les licences que l'on retrouve sur les différents équipements informatiques du système (fixes et portatifs). Cette mise à jour doit être effectuée minimalement une fois par année et inclure les services d'un technicien. La mise à jour s'applique aussi aux micro-logiciels (ou « Firmware ») que l'on retrouve sur les différents équipements à l'intérieur du système, si nécessaire.

Toutes les autres clauses et conditions demeurent inchangées.

Amendment # 2 is raised to provide additional information, change the following Terms and Conditions and to provide answers to the questions received to date.

1. Article 7.2.1: General Conditions

DELETE: 2030 **(2014-03-01),** General Conditions - Higher Complexity - Goods, apply to and form part of the Contract.

ADD: 2040 **(2015-09-03)**, General Conditions – Research and Development, apply to and form part of the Contract.

2040 **(2015-09-03)**, General Conditions – Research and Development, are hereby amended as follows:

Section 30 (2008-05-12) Licenses to Intellectual Property Rights in Foreground and Background Information:

DELETE: Para 3a), 3b), 3c) and 4

> the right to disclose the Foreground and Background Information to third parties bidding on or negotiating contracts with Canada and to sublicense or otherwise authorize the use of that information by any contractor engaged by Canada solely for the purpose of carrying out such contracts. Canada will require these third parties and contractors not to use or disclose that information except as may be necessary to bid on, negotiate or carry out those contracts;
>
> the right to disclose the Foreground and Background Information to other governments for information purposes;
>
> the right to reproduce, modify, improve, develop or translate the Foreground and Background Information or have it done by a person hired by Canada. Canada, or a person designated by Canada, will own the Intellectual Property Rights associated with the reproduction, modification, improvement, development or translation.
>
> The Contractor agrees to make the Background Information, including in the case of Software, the source code promptly available to Canada for any purpose mentioned above. The license does not apply to any Software that is subject to detailed license conditions that are set out elsewhere in the Contract. Furthermore, in the case of commercial off-the-shelf software, the Contractor's obligation to make the source code promptly available to Canada applies only to source code that is within the control of or can be obtained by the Contractor or any subcontractor.

Section 22 – Warranty

DELETE: Despite inspection and acceptance of the Work by or on behalf of Canada and without restricting any other provision of the Contract or any condition, warranty or provision imposed by

law, the Contractor warrants that, for twelve (12) months, the Work will be free from all defects in design, material or workmanship, and will conform to the requirements of the Contract. The warranty period begins on the date of acceptance of the Work by the Technical Authority. With respect to Government Property not supplied by the Contractor, the Contractor's warranty will extend only to its proper incorporation into the Work.

ADD: Despite inspection and acceptance of the Work by or on behalf of Canada and without restricting any other provision of the Contract or any condition, warranty or provision imposed by law, the Contractor warrants that, for fifteen (15) months, the Work will be free from all defects in design, material or workmanship, and will conform to the requirements of the Contract. The warranty period begins on the date of acceptance of the Work by the Technical Authority. With respect to Government Property not supplied by the Contractor, the Contractor's warranty will extend only to its proper incorporation into the Work.

ADD: <u>Performance Period (Warranty)</u>

Following vessel's commissioning and final acceptation of the new propulsion control system, the contractor shall enter into a fifteen (15) months performance period*. During this period, the contractor shall be responsible for the continued functionality, performance, and additional tuning of the new propulsion system upgrades such that the systems meet the functional requirements stated within this statement of work. During this period, the contractor shall also be responsible to replace all defective parts, in addition to perform all work and additional equipment purchases that may be required to correct certain anomalies in the original design of the control system.

In addition to providing remote assistance, the contractor shall be available to travel to the vessel within 48 hours' notice during this period. One (1) visit to the vessel during ice breaking season shall be included during the performance period to tune the systems to the peak demands experienced during ice breaking. The contractor shall be responsible for travel to the vessel's home port (Quebec City), and the Coast Guard will cover any follow-on travel costs to reach the vessel. For the ice breaking visit, the contractor must be willing to be flown onto the vessel via helicopter and commence testing while the vessel is underway. Because the vessel will operate in the Arctic Ocean during this period, this icebreaking visit might be exceptionally long, up to seven (7) days. During this time only, lodging and meals will be provided to the contractor's technician(s) directly onboard the vessel, at the CCG expenses.

*All contractors shall assume six (6) site visits of 2 days each at the vessel's home port (Quebec City) to be performed during performance period. Within these six (6) site visits, shall be included the first month initial checkup and the onboard ice breaking season tuning.

2. Article 7.2.2: Supplemental General Conditions

DELETE: 4007 (2010-08-16), Canada to Own Intellectual Property Rights in Foreground Information, apply to and form part of the Contract.

3. All financial bids must be received using Canadian Dollars currency.

4. The solicitation closing date is extended to November 27, 2015.

5. Article 4.2.2 – Classification Society.

DELETE: Bidders must provide the name of the classification society that will evaluate and approve the design of the new propulsion control system (PCS), according to the laws and regulations applicable to this specific class of ship and the various requirements specified in the Statement of work (SOW), Annex A. The selected classification society must be approved by Transport Canada Marine Safety (TCMS) under the Delegated Statutory Inspection Program (DSIP), available at this web address:

https://www.tc.gc.ca/eng/marinesafety/dvro-fsc-dspi-1781.htm

Bidders must complete Annex J, Certification for the classification society, indicating that they have reached an agreement with a firm to verify and approve the work.

Bidders must include the costs associated with this requirement in their financial proposal.

6. Article 4.2.3 Original Equipment Manufacturer (OEM) requirement:

DELETE: Bidders must include the costs associated with this requirement in their financial proposal.

7. RÉFÉRENCE: STATEMENT OF WORK, Article 4.3, Guarantee and technical support

DELETE: Para 4.3.1

A guarantee, including full technical support, must be provided for a period of one (1) year after the date of the vessel's commissioning and final approval of the new control system. During this period, the contractor must provide the services of qualified technicians in case of any failure or operational problem with the new system. If needed, a technician must be able to reach the Coast Guard base located in Quebec City within 48 hours to give on-site support. This guarantee must include expertise, labor, replacement of defective parts and all travel expenses. If the ship is located elsewhere other than Quebec City, the Coast Guard will assume the additional travel costs required to reach the ship.
During this one (1) year period, the contractor must also assume all work and additional equipment purchases that may be required to correct certain anomalies in the original design of the control system.

DELETE: Para 4.3.2

For a period of five (5) years following the commissioning date, the contractor must provide an update of all software and licenses of the various computers (fixed and portable). This update must be done at least once per year and include the services of a technician. Those Updates also applies to firmware of the different pieces of equipment within the system, if required.

All other terms and conditions remain unchanged

Procurement of a Propulsion Control System for the Pierre Radisson vessel (F7049-140458/A)

Questions 1 to 18

1	Question :	Please provide more details concerning the difference between both independent systems (… almost identical independent system.)	SOW 1.4.1
	Answer :	**In the SOW, the word "*almost*" shouldn't have been integrated in that phrase this way. Both systems are identical (More precisely: symmetrically identical). However, they're not totally "*independent*" as a few supply voltages are coming from the same source. As an example, current PLCs are powered by the same UPS and breaker (See SOW table 15), which mean both PORT/STBD systems will shut down if the breaker trip or the UPS fail. The new design shall avoid this kind of electrical configuration to provide more reliability.**	

2	Question :	Considering that we have to use the existing cabinets, please confirm that the actual installation meets this requirement (offer as much separation as possible between the two Port & Stbd systems).	SOW 1.5.5
	Answer :	**Each Port & Stbd systems have their own cabinets or dedicated spaces. However, SOW section 1.5.5 is referring mostly to an electrical separation rather than a physical separation. The general idea of that request is to avoid a design which includes common electrical circuits or devices, as this could result in a failure of both systems at the same time.**	

3	Question :	Do you need alarm & monitoring monitor(s) dedicated to the PCS, meaning they 1) do not show data or alarm from anything else than the PCS and 2) will stay on whatever failure may occur with the vessel Alarm & Monitoring System?	SOW 1.5.9 3.14.1
	Answer :	**We want to keep monitoring the new PCS even if failures occur on the vessel Alarm & Monitoring server, so the answer is YES at 2). This means the new PCS shall have its own server computer to manage alarm points. However, new alarms and values shall be somehow merged and displayed on the same screens that we already have: Six (6) viewer stations and two (2) laptops. Source code of these screens will be available to the contractor for modifications. At the end, CCG shall have access to all modified or new source code produced by the contractor.**	

4	Question :	All vessels more than 24m long shall normally be delegated to a Class Society (CS). CCG shall inform us which CS to use. The contractor cannot impose a CS. If that vessel is not delegated to a CS, CCG shall impose us their choice. Please confirm.	SOW 1.10.1 1.10.2
	Answer :	**CCG's vessels are not currently delegated to a specific Classification Society (CS). After review, CCG will assume cost of that service and will perform the selection of the CS at a later date. However, all other requirements remain and the new system proposed by the contractor shall be approved by the selected Classification Society.**	

5	Question :	Considering that we are using existing cabinets, please advise if there is an overheat problem on the existing installation.	SOW 2.5.2.1
	Answer :	**No overheat problems have occurred inside the existing cabinets since the ship is built.**	

6	Question :	Please advise if the reused cabinets are fitted with shock mounts to meet this requirement.	SOW 2.5.3
	Answer :	**The current cabinets are not fitted with shock mounts. However, they're quite heavy duty and they didn't show particular vibration problems over the past years. The section 2.5.3 (SOW) has been added only as a reminder that this type of vessel generate more vibrations than others standard ships, due to the task it is assigned to. When available, the contractor should considered selecting parts that have been tested by the manufacturer in accordance with the standard IEC 60068-2-6 for vibration resistance and the standard IEC 60068-2-27 for shock resistance. The new equipment shall also be tightly attached inside the cabinets, so the vibrations couldn't get amplified.**	

7	Question :	Please advise dimension of available access doors or hatches getting new equipment on board in all rooms touched by the modernization.	SOW 2.7.2
	Answer :	**The watertight doors are the most restrictive openings for reaching the ECR or any other compartments in the Engine Room. Inside dimensions of the doors: 72 x 182 cm (28.35 x 71.65 inches).**	

8	Question :	If all unused cables shall be removed, please advise if required, who will open ceilings and bulkheads to remove these (ex: cables between wheelhouse and ECR).	SOW 2.9.3
	Answer :	**After review, cables between the wheelhouse and the ECR will be the only ones that could be left in place if some are not to be reused within the new system. However, those unused cables will have to be well secured, electrically isolated, clearly identified at both ends and listed in the maintenance manual so the CCG could keep track of them. If the contractor needs to run new cables between the wheelhouse and the ECR, or everywhere else, it will be their responsibility to open the ceilings/bulkheads and replace all of them after the job is done.**	

9	Question :	If all unused cables shall be removed, please advise if all blocks per transit line inside a transit affected by the removal shall be replaced (normally an old transit block cannot be reused due to their flexibility and you cannot install a new transit block beside an existing one without affecting the integrity of this penetration).	SOW 2.9.3
	Answer :	**The answer is YES: Transit shall be correctly and totally sealed. All old transit block shall be replaced when required.** **<u>See also Question/Answer # 8 as it may influence question #9</u>.**	

10	Question :	Please advise if we have to assume that this requirement excludes a breaker opening on the short circuit protection activation.	SOW 3.5.6
	Answer :	**After review, an operator shall not be able to reclose a main breaker following any over current or short circuit fault. The Electrical Officer on board shall have to perform a manual reset before it can be reclosed.**	

11	Question :	Please confirm that only manuals shall be in French and in English. This requirement does not apply to drawings.	SOW 5
	Answer :	**That is correct. Drawings could be only in English. Manuals shall be in French and in English.**	

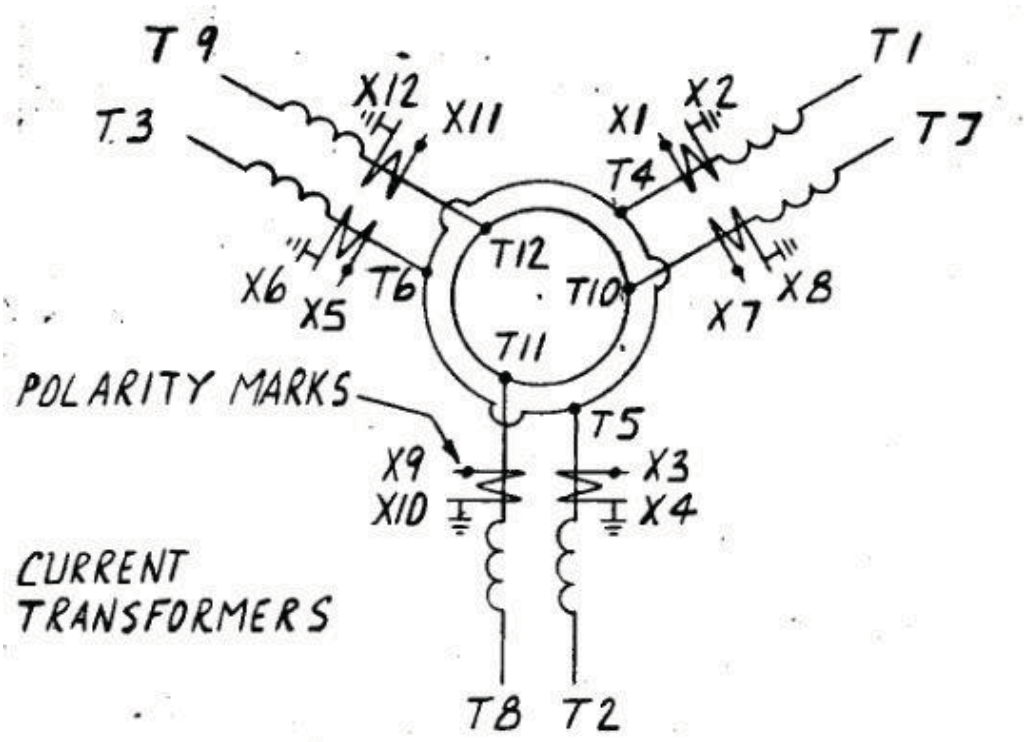
12	Question :	We understand from the RFQ that the installation will be done along-side and in Montreal, QC. Please confirm.	RFP 1.2.2.3
	Answer :	**Installation will be done along-side in Montreal (Qc), section 28.**	

13	Question :	Please advise if power contactors C4D, C5D (PORT & STBD) shall be removed completely or re-integrated into the new PCS.	RFP 1.2.2.3
	Answer :	**The power contactors C4D and C5D (PORT/STBD) and associated controls shall be removed. Quantity: 4**	

14	Question :	Can you provide more information about the time period during which the work must be carried out on the CCGS Pierre Radisson?	RFP 2.8 7.4
	Answer :	**<u>Contract - CCGS Pierre Radisson</u>: All the installation work and dock trials shall be performed between December 1st 2016 and March 15th 2017.** **Sea trials and fine tuning shall be performed between March 15th and March 31st 2017.** **About the preliminary sea trials that must take place in order to accurately assess the current system's performance (SOW 2.1.2), the CCGS Pierre Radisson will be available from contract award until April 30th 2016. However, the CCG can't provide any exact dates where trials could be performed as the vessel will be on duty and fully operational at that time. The CCG will make all its best to keep the vessel available to the contractor when required.** **<u>Option - CCGS DesGroseilliers</u>: Should this option be exercised by the CCG and the contract amended accordingly, the installation work and dock trials should be performed between November 1st 2017 and February 15th 2018. Sea trials and fine tuning should be performed between February 15th and February 28st 2018.** **<u>Option - CCGS Amundsen</u>: Should this option be exercised by the CCG and the contract amended accordingly, the installation work and dock trials should be performed between October 1st 2019 and January 15th 2020. Sea trials and fine tuning should be performed between January 15th and January 31st 2020.**	SOW 2.1.2

15	Question :	Please, can you provide identification plates of the current main propulsion breakers?	
	Answer :	**Main Propulsion Breakers 1 to 6 :** SIEMENS Type 3WV2311 3FA34 Z No. S 30 859843 1500 Vd-c Group C VDE 0660 3150 A 1200 Vd-c Trip setting Overcurrent 4-8 kA Reverse current static kA Reverse current transient A MADE IN GERMANY 153 176 b 02052 002 SIEMENS Type 3WV2311 3FA34 Z No. S 30 859842 1500 Vd-c Group C VDE 0660 3150 A 1200 Vd-c Trip setting Overcurrent 4-8 kA Reverse current static kA Reverse current transient A MADE IN GERMANY 153 176 b 02052 002 SIEMENS Type 3WV2311 3FA34 Z No. S 30 859840 1500 Vd-c Group C VDE 0660 3150 A 1200 Vd-c Trip setting Overcurrent 4-8 kA Reverse current static kA Reverse current transient A MADE IN GERMANY 153 176 b 02052 002 SIEMENS Type 3WV2311 3FA34 Z No. S 30 859838 1500 Vd-c Group C VDE 0660 3150 A 1200 Vd-c Trip setting Overcurrent 4-8 kA Reverse current static kA Reverse current transient A MADE IN GERMANY 153 176 b 02052 002 SIEMENS Type 3WV2311 3FA34 Z No. S 30 859839 1500 Vd-c Group C VDE 0660 3150 A 1200 Vd-c Trip setting Overcurrent 4-8 kA Reverse current static kA Reverse current transient A MADE IN GERMANY 153 176 b 02052 002 SIEMENS Type 3WV2711-3FA34 No. S 31 036358 1500 V- groupe C VDE 0660 3150 A 1200 V Réglage du déclencheur Surintensité 4-8 kA Courant de retour stat. kA Courant de retour dyn. A ALLEMAGNE 153 177 b 02052 003	

16	Question :	Table 10 of the SOW indicates that the propulsion alternators are six phase. Please provide a connection diagram for the alternators. Please confirm the angular displacement of the phases.	SOW Table 10
	Answer :	**The angular displacement is 60 degrees at each phase. The text in the drawing bellow explains the phase order. Due to the size of the files, detailed connection diagrams of the alternators and the rectifiers will be sent shortly by e-mail to each companies involved into the current contract process.**	



SCHEMATIC DIAGRAM FOR STATOR CONNECTIONS –
T4, T5, T6 ARE CONNECTED TOGETHER AND T10, T11, T12 ARE CONNECTED TO FORM NEUTRALS. FOR THE ROTATION SHOWN, THE GENERATOR EMF'S WILL REACH A MAXIMUM IN THE PHASES AS NUMBERED AT THE TERMINALS IN THE ORDER OF T1, T7, T2, T8, T3, T9

17	Question :	We currently have a combined Commercial General Liability (CGL) and Ship Repairer's policy of $11 million USD and $11 million USD aggregate. The contract reads $10 million for each and $20 million aggregate for each. We can increase our aggregate coverage to get to $20 million but it would still be a combined aggregate, not $20 million for ship repairer's and $20 million for General Liability. Is this acceptable or do we need to obtain separate policies?	
	Answer :	**The contract calls for two separate policies, an aggregate amount of $ 20 million for one of the two policies is not acceptable.**	

18	Question :	The financial bid calls for firm pricing for the 3 vessels. Considering the delivery date of the last vessel, is it possible to include an index clause in the contract?	
	Answer :	**No, is not feasible to add an index clause to the contract. Pricing should be based on the delivery schedule found at question 14 of this document.**	

La version française des Questions/Réponses est disponible à la page suivante

Fourniture d'un Système de Contrôle de Propulsion pour le navire Pierre Radisson (F7049-140458/A)

Questions 1 à 18

1	Question :	SVP, donnez plus d'informations concernant les différences entre les deux systèmes indépendants. (… Des systèmes presque identiques et indépendants).	SOW 1.4.1
	Réponse :	**Dans la version anglaise du SOW seulement, le terme « presque » (almost) n'aurait pas dû être utilisé de cette façon dans le texte. Les deux systèmes sont identiques. De façon plus précise, ils sont symétriquement identiques. Cependant, ils ne sont pas totalement « indépendant » car certains voltages d'alimentation proviennent de la même source. Par exemple, les PLC actuels sont alimentés par le même UPS à travers le même disjoncteur (Voir Table 15 du SOW). Ceci veut dire que les deux systèmes (Bâbord/Tribord) tomberont tous les deux en panne advenant l'ouverture du disjoncteur ou l'arrêt de l'UPS sur une faute. La conception du nouveau système de propulsion doit éviter ce genre de configuration afin d'offrir une plus grande fiabilité.**	

2	Question :	Considérant que nous devons utiliser les cabinets existants, SVP confirmez que les installations actuels rencontre ces exigences (… offrir la plus grande séparation possible entre les deux systèmes Bâbord et Tribord).	SOW 1.5.5
	Réponse :	**Chacun des systèmes Bâbord & Tribord ont leur propres cabinets ou espaces attitrées. Cependant, la section 1.5.5 du SOW fait référence à une séparation électrique plutôt qu'à une séparation physique. L'idée générale de cette demande est d'éviter un type de conception qui inclut des circuits ou des appareils électriques commun aux deux, ce qui pourrait causer une panne sur les deux systèmes en même temps.**	

3	Question :	Avez-vous besoin d'un système de monitorage et d'alarme dédié uniquement au nouveau système de propulsion, parce que 1) Vous ne voulez pas afficher des données ou alarmes autre que celles de la propulsion, ou 2) Vous voulez un système qui restera fonctionnel même si le système de monitorage et d'alarme régulier du navire est en panne ?	SOW 1.5.9 3.14.1
	Réponse :	**Nous voulons continuer à monitorer le système de propulsion même si le système d'alarme du navire est en panne, la réponse est donc OUI à la mention 2). Cela veut dire que le nouveau système de propulsion doit posséder son propre serveur afin de gérer ses propres points d'alarme. Cependant, les nouvelles alarmes ou données doivent être affichées (ou fusionnées) avec les écrans que nous avons déjà : Six (6) stations de visualisation et deux (2) ordinateurs portables. Le code source des écrans actuels sera disponible à l'entrepreneur pour des modifications. La GCC devra également avoir accès aux nouveaux codes source produits par l'entrepreneur.**	

4	Question :	Tous les navires de plus de 24 mètres de long doivent normalement être délégués à une Société de Classification (CS). La GCC devrait nous informer quel CS doit être utilisé. L'entrepreneur ne peut imposer son propre choix de CS. Si ce navire n'est pas délégué à une Société de Classification en particulier, la GCC doit nous imposer son choix. Merci de confirmer.	SOW 1.10.1 1.10.2
	Réponse :	**La Garde Côtière (GCC) n'a pas d'entente présentement avec une Société de Classification en particulier pour la certification de ses navires. Après révision, la GCC assumera les coûts associés à ce service et sélectionnera elle-même la Société de Classification à une date ultérieure. Cependant, toutes les autres exigences demeurent et la totalité de nouveau système proposé par l'entrepreneur devra être approuvée par la société de classification sélectionnée.**	

5	Question :	Considérant que nous utilisons les cabinets existants, merci de préciser si vous avez déjà connu des problèmes de surchauffe avec les installations actuels.	SOW 2.5.2.1
	Réponse :	**Depuis la construction du navire, nous n'avons connu aucun problème de surchauffe à l'intérieur des cabinets.**	

6	Question :	SVP, précisez si les cabinets actuels son pourvu d'amortisseurs afin de rencontrer ces exigences.	SOW 2.5.3
	Réponse :	**Les cabinets actuels ne sont pas pourvus d'amortisseurs. Cependant, ils sont très robustes et n'ont pas démontrés de problèmes particuliers de vibration au cours des dernières années. La section 2.5.3 a été ajoutée au SOW afin de rappeler à l'entrepreneur que ce type de navire génère plus de vibration qu'un navire standard, à cause de la tâche auquel il est dédié. Quand c'est possible, l'entrepreneur doit considérer l'utilisation de pièces qui ont été testées par le manufacturier selon la norme IEC 60068-2-6 pour la résistance aux vibrations et selon la norme IEC 60068-2-27 pour la résistance aux chocs. Les équipements doivent aussi être fixés très solidement à l'intérieur des cabinets pour éviter une amplification des vibrations.**	

7	Question :	SVP, précisez la dimension des portes d'accès disponibles afin de transporter les nouveaux équipements sur les différents lieux d'installations.	SOW 2.7.2
	Réponse :	**Les portes étanches représentent l'ouverture la plus petite afin d'atteindre la salle de contrôle ou tous les autres compartiments de la salle des machines. Dimensions internes des portes étanches : 72 x 182 cm (28.35 x 71.65 pouces)**	

8	Question :	Si tous les câbles inutiles doivent être enlevés, SVP précisez qui sera responsable d'ouvrir les plafonds et les cloisons afin de les retirer (ex : câbles entre la timonerie et la salle de contrôle).	SOW 2.9.3
	Réponse :	**Après révision, les câbles entre la timonerie et la salle de contrôle sont les seuls qui pourront être laissés en place dans le cas où ils ne sont pas réutilisés par le nouveau système de propulsion. Cependant, ces câbles qui n'auront plus d'utilités devront être fixés solidement, isolés électriquement, clairement identifiés au 2 bouts et répertoriés dans le manuel d'entretien afin que la GCC puisse en conserver la trace. Si le contracteur doit passer de nouveaux câbles entre la timonerie et la salle de contrôle (ou partout ailleurs), ce sera sa responsabilité d'ouvrir les plafonds/cloisons et de remettre le tout en place lorsque les travaux sont terminés.**	

9	Question :	Si tous les câbles inutiles doivent être enlevés, SVP précisez si tous les blocs de transit devront être remplacés à l'intérieur d'un transit affecté par le retrait des câbles (Normalement les anciens blocs de transit ne peuvent être réutilisés à cause de leur flexibilité réduite et un nouveau bloc de transit ne peut être installé à côté d'un ancien sans affecter l'étanchéité de l'ensemble).	SOW 2.9.3
	Réponse :	**La réponse est OUI : Les transits doivent être correctement et entièrement scellés. Tous les anciens blocs de transit devront être remplacés lorsque requis.** **<u>Voir Question/Réponse #8 car cela peut avoir une influence sur la Question #9.</u>**	

10	Question :	SVP, précisez si nous devons assumer que cette exigence exclu une ouverture de disjoncteur sur une faute de court-circuit.	SOW 3.5.6
	Réponse :	**Après révision, un opérateur ne doit pas être en mesure de refermer un disjoncteur principal suite à une faute de surintensité de courant ou de court-circuit. L'Officier Électricien à bord du navire devra d'abord effectuer une réinitialisation manuelle de ce disjoncteur avant que celui-ci ne puisse être refermé.**	

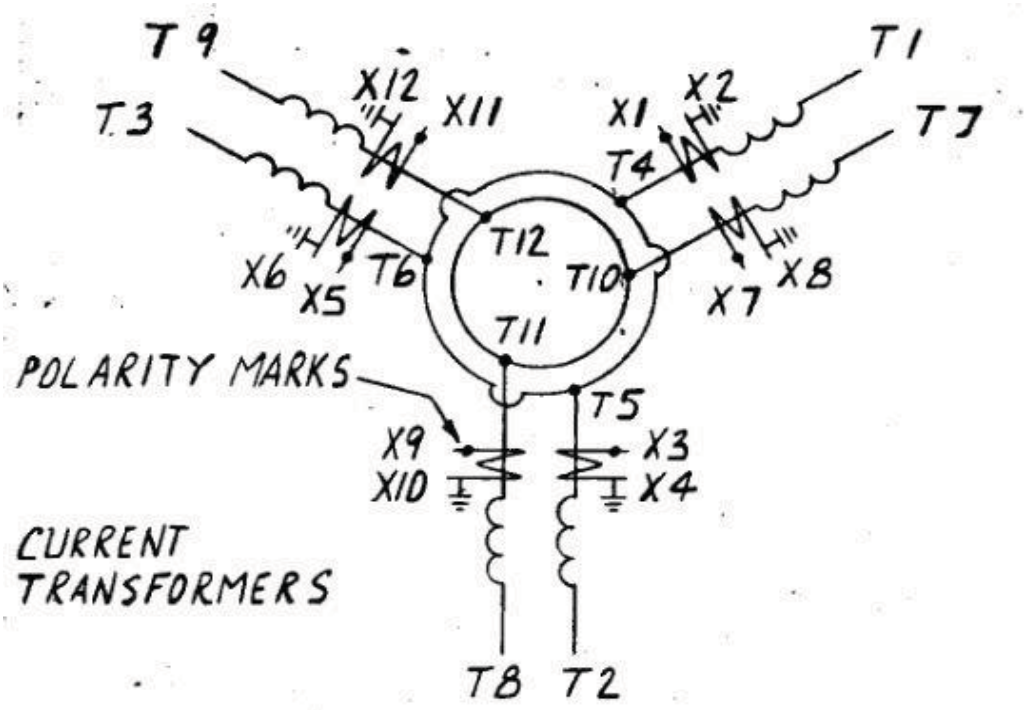
11	Question :	SVP, confirmez que seulement les manuels doivent être en français et en anglais. Cette exigence ne s'applique pas aux schémas.	SOW 5
	Réponse :	**Ceci est exact. Les schémas peuvent être en anglais seulement. Les manuels doivent être en français et en anglais.**	

12	Question :	Nous comprenons à partir de la demande de proposition (RFP) que les travaux d'installation seront effectués le long du quai à Montréal, QC. SVP confirmez.	RFP 1.2.2.3
	Réponse :	**Les travaux d'installation seront effectués le long du quai à Montréal (QC), section 28.**	

13	Question :	SVP, précisez si les contacteurs de puissance C4D, C5D (Bâbord & Tribord) doivent être enlevés complètement ou réintégrés dans le nouveau système de propulsion.	RFP 1.2.2.3
	Réponse :	**Les contacteurs de puissance C4D et C5D (Bâbord/Tribord), ainsi que les circuits de contrôle associés doivent être enlevés. Quantité : 4**	

14	Question :	Pouvez-vous fournir plus d'information à propos de la période de temps pendant laquelle les travaux d'installation devront être effectués (RFP 2.8)?	RFP 2.8 7.4 SOW 2.1.2
	Réponse :	**<u>Contrat – NGCC Pierre Radisson:</u> Tous les travaux d'installation et les essais à quai devront être réalisés entre le 1er décembre 2016 et le 15 mars 2017.** **Les essais en mer devront être réalisés entre le 15 mars 2017 et le 31 mars 2017.** **À propos des essais en mer préliminaires afin d'évaluer les performances du système actuel (SOW 2.1.2), le NGCC Pierre Radisson sera disponible à partir de la date d'attribution du contrat, et ce jusqu'au 30 avril 2016. Toutefois, la GCC ne peut fournir de date précise à laquelle ces essais pourraient être effectués car le navire sera alors pleinement opérationnel. La GCC fera tout en son pouvoir pour accommoder l'entrepreneur pour qu'il puisse effectuer des tests le moment venu.** **<u>Option - NGCC DesGroseilliers</u>: Advenant que l'option soit exercée et que le contrat soit amendé en conséquence, les travaux d'installation et les essais à quai devront être réalisés entre le 1er novembre 2017 et le 15 février 2018.** **Les essais en mer devront être réalisés entre le 15 février 2017 et le 28 février 2017.** **<u>Option - CCGS Amundsen</u>: Advenant que l'option soit exercée et que le contrat soit amendé en conséquence, les travaux d'installation et les essais à quai devront être réalisés entre le 1er octobre 2019 et le 15 janvier 2020.** **Les essais en mer devront être réalisés entre le 15 janvier 2020 et le 31 janvier 2020.**	

15	Question :	SVP, pouvez-vous fournir les détails des plaques signalétiques des disjoncteurs principaux de propulsion actuels.	
	Réponse :	**Disjoncteurs Principaux 1 à 6 :**	

16	Question :	Le tableau 10 de l'Énoncé des Travaux (EDT) indique que les alternateurs de propulsion ont six phases. SVP, donnez un schéma de branchement pour les alternateurs. SVP, confirmez le déplacement angulaire pour chacune des phases.	SOW Table 10
	Réponse :	**Le déplacement angulaire de chacune des phases est de 60 degrés. Le texte dans le schéma plus bas explique l'ordre des phases. En raison de la taille des fichiers, des schémas de branchement supplémentaires pour les alternateurs et les rectifieurs seront envoyés prochainement par courriel à chacune des entreprises déjà impliquées dans le processus de contrat actuel.**  SCHEMATIC DIAGRAM FOR STATOR CONNECTIONS – T4, T5, T6 ARE CONNECTED TOGETHER AND T10, T11, T12 ARE CONNECTED TO FORM NEUTRALS. FOR THE ROTATION SHOWN, THE GENERATOR EMF'S WILL REACH A MAXIMUM IN THE PHASES AS NUMBERED AT THE TERMINALS IN THE ORDER OF T1, T7, T2, T8, T3, T9	

17	Question :	Nous avons présentement une assurance combinée pour responsabilité civile commerciale et réparateur de navires d'une valeur de 11 million $ US et 11 million $ US total annuel. Le contrat demande 10 million $ pour chaque et 20 $ million total annuel pour chaque. Nous pouvons accroître la valeur de la couverture total annuel à 20 million mais ceci serait toujours une assurance totale annuelle, non 20 million $ pour l'assurance réparateur des navires et 20 million $ pour l'assurance de responsabilité civile commerciale. Est-ce que ceci est acceptable ou devons-nous obtenir des assurances différentes ?	
	Réponse :	**Le contrat requiert deux assurances différentes, un montant total annuel d'une valeur de 20 million $ pour une seule des deux assurances n'est pas acceptable.**	

18	Question :	La proposition financière demande des prix fermes pour les 3 navires. Compte tenu de la date de la dernière livraison, est-il possible d'inclure une clause d'indexation au contrat?	
	Réponse :	**Non, il n'est pas possible d'inclure une clause d'indexation au contrat. Les prix devraient être basés sur la cédule de livraison qui se trouve à la question 14 de ce document.**	